



Luchtvaart verbindt

*Over de rol van de luchtvaart in
de moderne samenleving*

Luchtvaart verbindt

Over de rol van de luchtvaart in de moderne samenleving

Luchtvaart en samenleving	1
Welzijn, welvaart en luchtvaart	2
Luchtvaartmobiliteit	4
Luchthavens in Nederland	6
Mondiale luchtvaart ontwikkelingen	10
Luchtvaart en besluitvorming	13
Een kwestie van kiezen?	14
Trends en aanbevelingen	15



Colofon

Deze brochure is uitgebracht door het NLO, het Nederlands Luchtvaart Overleg. Het NLO is een organisatie van organisaties die het toegenomen belang van de luchtvaart in de moderne samenleving onderkennen. Het NLO komt periodiek bijeen. Het secretariaat van het NLO wordt behartigd door de NVL.

Het NLO wordt gevormd door:

VNO/NCW

De Kamers van Koophandel in Nederland

ANVR (Algemeen Nederlands Verbond van Reisondernemingen)

ATAN (Air Transport Association of the Netherlands)

BARIN (Board of Airline Representatives in the Netherlands)

NATM (Nederlandse Associatie van Travel Managers, onderdeel van de International Business Travel Association)

KNVvL (Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart)

PNL (Platform Nederlandse Luchtvaart)

NVL (Nederlandse Vereniging van Luchthavens)

Copyright NLO 2001 Het correct citeren van (delen van) deze brochure is toegestaan met bronvermelding.

Bestellingen: Het NLO heeft de distributie van de brochure "Luchtvaart Verbindt" uitbesteed aan het Platform Nederlandse Luchtvaart, tel. 035 – 6230598 fax 035 – 6473230, e-mail: info@pnl.nl. Voor de brochure kan een tegemoetkoming in de produktiekosten van 2 euro in rekening worden gebracht.

Vormgeving en layout: Myosotis Reclame Studio BV, Baarn Drukwerk: Surplus Grafici, Baarn

Fotografie: Pag. 5: Capital Press; Pag. 9: Ramon Berk



Luchtvaart en samenleving

We bezoeken familie en vrienden in het buitenland en gaan op vakantie naar verre oorden. Door de globalisering van de wereldeconomie werken bedrijven in toenemende mate wereldwijd en zijn werknemers niet meer plaatsgebonden. Migranten vinden een nieuw vaderland, maar houden contact met hun familie overal in de wereld.

Luchtvaart is allang geen nationaal of regionaal verschijnsel meer en moet in een wereldwijd verband worden gezien. Dat maakt de nationale verantwoordelijkheid er echter niet minder op. Binnen de beperkte kaders van ons nationaal bestel zal de duurzaamheid van de luchtvaart moeten worden uitgedragen. De luchtvaart dient als duurzaam onderdeel van de samenleving sociaal en ruimtelijk te worden ingepast. Op die manier kan een optimale bijdrage aan welzijn en welvaart worden geleverd. In onze moderne samenleving is het van wezenlijk belang welzijn en welvaart voor iedereen bereikbaar te maken. Daarom investeert Nederland in een kennisintensieve samenleving en een sterke economie. Ons land zal een goede vestigingslocatie voor bedrijven moeten blijven. Een locatie waar het prettig werken en wonen is voor mensen met een goed inkomen en met voldoende vrije tijd.

De technologie bracht ons onder andere de computer en meer vrije tijd. De technologie bracht eveneens de internationalisering, zowel op economisch als op sociaal gebied. De luchtvaart verkleinde 'de afstand' en bracht daarmee de internationalisering in een stroomversnelling. De snel groeiende mate van mondialisering is een feit en dus ook het evenzeer groeiende belang van de luchtvaart. Internet zorgde voor een nieuwe stroomversnelling. We bestellen onze boeken in de Verenigde Staten en chatten met de andere kant van de wereld. Afstand is relatief, maar moet wel overbrugd worden om onze nieuwe vrienden in levende lijve te ontmoeten of om het boek ook daadwerkelijk in handen te krijgen. Waar honderd jaar geleden, vóór het tijdperk van de luchtvaart, de meeste mensen hun dorp nog als 'de wereld' zagen, is de wereld nu hun 'dorp' geworden. De global village is een feit.

Door de globalisering van de wereldeconomie wordt ook de arbeidsmarkt steeds mondialer. Multinationals opereren wereldwijd en veel van hun medewerkers zijn niet (meer) plaatsgebonden. Nederland wil binnen de global village een belangrijke marktplaats zijn, met een grote aantrekkingskracht voor internationaal opererende bedrijven. Het Nederlandse bedrijfsleven heeft mede door stimulering vanuit de Nederlandse overheid haar sterke positie in de wereld verder uit weten te bouwen. Als transportland met mainport, lucht- en zeehavens is Nederland sterk internationaal georiënteerd. We promoten onszelf wereldwijd als toeristische en culturele bestemming. Daarnaast speelt Nederland een voorname rol in de wetenschap en in de kennisintensieve en innovatieve industrie.

Met deze brochure vragen we aandacht voor de luchtvaart, als middel om mensen en goederen naar hun bestemming te brengen. De reden voor luchtvaart is louter en alleen gelegen in de keuzes die wij als samenleving maken. Om die keuzes - welvaart en welzijn - ook voor de toekomst veilig te stellen, zal aan randvoorwaarden moeten worden voldaan. Zoals een duurzame groei van de luchtvaart binnen milieunormen en veiligheidsnormen.

Politieke besluitvorming betreft een afweging van waarden en belangen en gaat gepaard met emoties. Met deze brochure, waarin een schets van de rol van de luchtvaart in onze samenleving wordt gegeven, willen wij een inhoudelijke bijdrage leveren aan een verantwoorde besluitvorming over luchtvaart. De politiek zal, wil zij haar geloofwaardigheid behouden, de noodzakelijke besluiten moeten durven nemen door luchtvaart als onmisbaar onderdeel van onze moderne samenleving de ruimte te geven.

Wanneer mensen gevraagd wordt welke zaken men belangrijk vindt, volgen meestal de antwoorden: gezondheid, economische bestaanszekerheid (werk/ inkomen), familie, vrienden, vrije tijd en zelfontplooiing. De luchtvaart draagt aan al deze als waardevol ervaren zaken iets bij. Luchtvaart is geen gelukswaarde op zich – ook al kunnen veel mensen van vliegen en vliegtuigen genieten - maar maakt wel veel van deze waardevolle zaken beter bereikbaar. Bijvoorbeeld: veel internationale bedrijvigheid heeft zich in Nederland ontwikkeld of is door het goede vestigingsklimaat hier neergestreken. Zonder mainport Schiphol en de regionale luchthavens zou veel van die bedrijvigheid uit Nederland verdwijnen. Met alle negatieve gevolgen van dien voor de werkgelegenheid. Veel gezinnen zijn voor hun inkomen direct of indirect afhankelijk van de internationale economische bedrijvigheid.

De aandacht van de luchtvaart gaat begrijpelijkerwijs veelal uit naar de zakelijke reiziger. Maar de laatste jaren is het percentage niet-zakelijke reizigers sterk gegroeid. 40 % van de vliegreizigers heeft een vakantie motief en 20 % betreft bezoek aan familie- of vrienden (bron: WTO). Deze laatste categorie zal alleen maar toenemen als gevolg van de internationale arbeidsmobiliteit en de komst van immigranten. Het aantal uit het buitenland afkomstige inwoners van Nederland bedroeg 2,8 miljoen in 2000. Dit aantal zal naar verwachting toenemen tot 4,4 miljoen in het jaar 2020 (bron: CBS). Afstanden tussen familie en vrienden worden steeds groter. Vroeger woonden al je bekenden in hetzelfde dorp of de stad, maar nu waaiëren ze vrijwillig of gedwongen uit over de hele wereld. Het vliegtuig brengt mensen samen. Deze functie mag zeker niet onderschat worden.

Een leven zonder vakantie kunnen we ons niet meer voorstellen. In een slechte zomer staan we met z'n allen in de rij voor een last-minute boeking naar de zon. Bij het onderhandelen over arbeidsvoorwaarden zijn vrije tijd en vakantie tegenwoordig net zo belangrijk als inkomen. Mensen hechten steeds meer waarde aan vrije tijd, die niet alleen in Nederland wordt doorgebracht. Dat blijkt mede uit het feit dat tegenwoordig de meerderheid van de lijndienstvluchten om niet-zakelijke redenen wordt geboekt. In 2000 koos 1 op de 3 Nederlanders voor het vliegtuig bij buitenlandse vakantie-reizen. Bij jongeren (18-29) zijn vliegvakanties (40%) zeer in trek. Steeds meer wordt voor vliegvakanties gebruik gemaakt van lijndiensten (vliegvakanties in 2000: lijndienst 53%, charter 47%) (bron: ANVR). Deze trend zal zich in de toekomst waarschijnlijk doorzetten. Door de vergrijzing van de westerse samenlevingen zullen internationale vlieg-reizen toenemen. Deze generatie heeft immers inkomen en vrije tijd en wil daarvan veelal in verre oorden genieten.

De samenleving zal zich volgens denkers als Joseph Pine en James Gilmore (Harvard) ontwikkelen tot een “experience economy”. Mensen zullen meer waarde hechten aan belevingen. Het ‘niet noodzakelijke’ wordt steeds belangrijker. Dus niet een dak boven je hoofd, maar de woonbeleving. En niet het vervoer op zich, maar de reisbeleving. Zelfontplooiing bijvoorbeeld in de vorm van musea- en stedenbezoek zal meer en meer als waardevol worden ervaren. Het vliegtuig brengt bezoekers naar internationale tentoonstellingen als ‘De Gouden Eeuw’ of de Biënnale in Venetië. Musea, zoals het Van Gogh, kunnen niet zonder de per vliegtuig aangevoerde Japanse en Amerikaanse toeristen. Zonder het internationale toerisme is er geen draagvlak voor grootschalige en hoogwaardige culturele instellingen.

Luchtvaart heeft uiteraard ook negatieve effecten zoals geluidsoverlast, uitstoot van schadelijke stoffen en CO₂. Deze effecten moeten niet overdreven worden, maar ook zeker niet gebagatelliseerd. De luchtvaartindustrie heeft al veel bereikt, zal zeker milieuwinsten blijven behalen en een bijdrage leveren aan een vermindering van uitstoot van schadelijke stoffen en CO₂ en een reductie van geluid. Echter: de uiteenlopende genotswaarden zijn en blijven strijdig. Het is dus een kwestie van kiezen.

De welzijnsbeleving is niet voor iedereen hetzelfde; wat voor de een het nastreven van lusten betekent, kan voor de ander overlast zijn. De vele mensen die de Keukenhof bezoeken, verstoren de rust van bewoners en fietsers in de Bollenstreek. De beleidsmakers zullen moeten streven naar verzoening van waarden. In plaats van de ene waarde exclusief te verklaren boven de andere - door bijvoorbeeld het ontzeggen van vliegvakanties - zullen creatieve oplossingen een kans moeten krijgen. Het combineren van grotere vliegtuigen en stillere motoren leek aanvankelijk onhaalbaar. Toch is het gelukt. Zoals het ook lukte om voor meer mensen meer welvaart te verwezenlijken. Er is alle reden om vertrouwen te hebben in de menselijke creativiteit. Gebleken is dat het stellen van doelen en randvoorwaarden ondernemers stimuleert en tot meer effect leidt dan simpelweg het verbieden.

LUCHTVAART IS WAARDEVOL

Luchtvaart vervult op vele wijzen een rol in de vervulling van behoeften van mensen. In het onderstaande schema staan een aantal voorbeelden daarvan.

Belangrijke behoeften van mensen:	Rol van de luchtvaart:
• familie en vrienden	bezoek aan familie en vrienden; verzenden van pakjes
• vrije tijd	(verre)buitenlandse vakanties en korte zon- en stedentrips; nieuwsgierigheid naar verre oorden en culturele ervaringen en avontuur
• beleving van vrijheid	het kunnen gaan waarheen men zelf verkiest, waar ook ter wereld; het kunnen kiezen uit vele mogelijkheden; het (snel) kunnen verwezelijken van eigen keuzes en voorkeuren qua reis-bestemmingen en activiteiten
• economische motieven	de schakel met de mondiale netwerkeconomie kennisuitwisseling, diensten- en goederen-verkeer, werkgelegenheid
• arbeidsmobiliteit	mondiale arbeidsmarkt en behoefte aan buitenlandse werkervaringen
• wetenschap en cultuur	internationale congressen, 'kennisuitwisseling', culturele uitwisselingen; uitwisselen studenten
• sport	bezoeken van sportevenementen
• snelle beschikbaarheid van producten	luchtvracht en koeriersdiensten
• hulpverlening	voedsel- en medicijnzendingen, ambulance diensten

Niet-zakelijk reizen

De niet-zakelijke mobiliteit neemt een steeds groter deel van de totale mobiliteit voor haar rekening. Dit geldt niet alleen in het wegverkeer maar ook in de luchtvaart. Op dit moment neemt het niet-zakelijk verkeer in de luchtvaart 60% voor haar rekening. Meer bestedingsruimte en meer vrije tijd hebben het aantal zonzakanties en stedentrips doen groeien. Verre reizen zijn voor een steeds grotere groep binnen handbereik gekomen. Het internationaal toerisme is van 25 miljoen reizigers in 1950 naar 664 miljoen in 2000 gestegen (bron: WTO).

ECO TOERISME

Voor veel (ontwikkelings)landen vormen de inkomsten uit toerisme niet alleen een belangrijk argument om de lokale bevolking te overtuigen van het belang van de instandhouding van natuurgebieden, maar zijn ook een alternatieve bron van inkomsten. Dit ter vervanging van het inkomen uit bestaande activiteiten die de natuurgebieden bedreigen.

Van dit internationale toerisme maakt 43% gebruik van het vliegtuig en 42% van de auto. Het percentage van het vliegtuig neemt daarbij langzaam maar gestaag toe ten koste van de auto (bron: WTO 1998). Reizen om evenementen van sport en cultuur te bezoeken, zullen de komende jaren ook blijven toenemen. Voortzetting van de trend van een groei in vlieg-reizen valt dan ook te verwachten. Al eerder is gememoreerd dat 20% van de vlieg-reizen naar familie en vrienden voert. De mondiale arbeidsmobiliteit en de migratie zullen het vliegen omwille van een bezoek aan familie en/of vrienden niet doen afnemen.

Zakenreizen

In toenemende mate zijn internationale handelsbelemmeringen weggenomen (EU, WTO) waardoor economische principes als kostprijs, vraag en aanbod, specialisatie en schaalvoordelen tot hun recht komen. Bedrijven opereren wereldwijd om nieuwe markten aan te boren en produceren daar waar kostenvoordelen te behalen zijn. Internationaal opererende bedrijven kiezen hun vestigingslocatie met zorg. Naast vestigingskosten, arbeidsmarkt en andere aspecten is de bereikbaarheid een belangrijke keuzefactor. Hoofdkantoren zullen communiceren met nevenvestigingen en met hun wereldwijde toeleveranciers en klanten. Uiteraard speelt daarbij de nieuwste ICT-technologie een rol. Collega's en klanten willen elkaar ook fysiek ontmoeten. Men zal producten en diensten persoonlijk willen ervaren. Een hoog percentage zakelijk verkeer zal door de lucht afgewikkeld worden.

Wil Nederland zich toeleggen op een schone en kennisintensieve economie, dan zal voor de luchtvaart ruimte gereserveerd moeten worden. Het is niet verwonderlijk dat het ons land de afgelopen jaren economisch voor de wind is gegaan. Uitstekende luchthaven-faciliteiten met frequente verbindingen 'all over the world' hebben daar zeker toe bijgedragen. Deze goede maar zwaar bevochten positie kan alleen met adequate investeringen behouden blijven.

Luchtvracht

Goederenvervoer vindt plaats over weg, water, rail en door de lucht. Van de totale waarde van de goederenstromen in de wereld gaat 38% door de lucht ofschoon dit nog geen 1% van het vervoerde volume is. Het belang van luchtvracht nam de afgelopen jaren sterk toe en die tendens zet door. Want door het wegvallen van internationale handelsbelemmeringen produceren bedrijven daar waar de beste kostenvoordelen kunnen worden gerealiseerd. Onderdelen worden op diverse plaatsen in de wereld gefabriceerd en op een locatie in de buurt van de eind-bestemming in elkaar gezet. Het eindproduct of het reserve-onderdeel kan zo de hele wereld over gaan. Hoogwaardige producten en productonderdelen

worden door de lucht vervoerd. Het op niveau houden van voorraden is kostbaar. Met goede logistieke concepten worden vanuit geavanceerde distributiecentra de onderdelen en producten snel en betrouwbaar per luchtvrachtcoeriers op de plaats van bestemming gebracht. Nederland heeft een sterk positie op deze markt weten te verwerven. Zo is 45% tot 50% van alle Europese distributiecentra in Nederland gevestigd. Vaak volgt na enige tijd het Europese hoofdkantoor. Nederland biedt plaats aan 15% tot 20% van de Europese hoofdkantoren. (BCI, 1999).

Nog niet zo lang geleden konden alleen de zeer grote bedrijven intercontinentaal opereren. Nu is het niet ongebruikelijk voor bijvoorbeeld een gespecialiseerde antiekhandel met twee personeelsleden om op drie continenten handelsrelaties te hebben. Ook het midden- en kleinbedrijf heeft de vraag naar luchtvracht sterk doen toenemen. De wereldwijde vraag naar luchtvrachtvervoer is in de afgelopen dertig jaar verdubbeld. Verwacht wordt dat het internationaal luchtvrachtvervoer sterker zal groeien dan het passagiersvervoer. (bron: ATAN, Airbus, Boeing)

Naast Schiphol, dat in 2000 circa 1,2 miljoen ton aan vracht heeft overgeslagen, verwerven ook de regionale luchthavens de laatste jaren een steeds grotere markt voor luchtvracht. In 2000 sloeg Maastricht Aachen Airport 50 duizend ton over. Eindhoven Airport specialiseert zich in internationale hulpgoederen. Luchtvracht biedt in Nederland inmiddels werk aan 83.000 mensen en levert 13 miljard gulden op aan toegevoegde waarde voor onze economie. (ATAN)

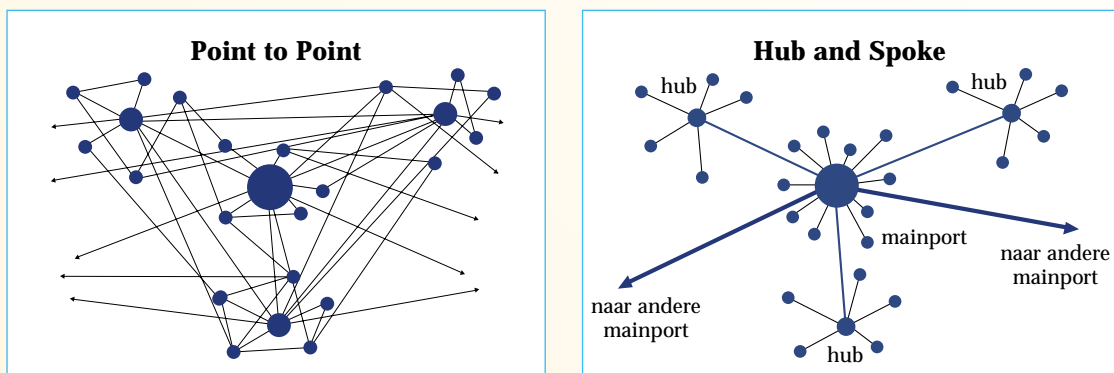


MOBILITEIT IS MARKT: HET BEGIN VAN DE BLOEMENVEILING AALSMEER

Nederland staat bekend als bloemenland. De omvang van de markt voor snijbloemen wordt bepaald door de afstand die in één dag kan worden afgelegd. De Bloemenveiling Aalsmeer - nu de grootste van de wereld - heeft haar positie mede te danken aan de inventiviteit van een aantal bloementelers uit Aalsmeer, die in 1926 in de neus van tweemotorige Fokker toestellen, waarvoorheen de inmiddels niet meer noodzakelijke derde motor zat, bloemen transporteerden naar nieuwe markten. Eerst naar Scandinavië en later naar de rest van Europa. De export van bloemen vertienvoudigde in drie jaar tijd van 50.000 kilo in 1926 tot ruim 500.000 kilo in 1929. (Bron: Het Wonderboek der Luchtvaart, 1930) Nederland is niet alleen een bloemen exportland maar heeft zich ook ontwikkeld tot het kenniscentrum op het gebied van alles wat groeit en bloeit. Nederlandse telers en handelaren exporteren hun kennis en voeren de regie over bloementransporten over de gehele wereld die vaak niet eens via Nederland verlopen.

Regeringsbeleid

De Nederlandse regering heeft zich altijd ingezet voor de liberalisatie van de wereldhandel door opheffing van handels- en transportbelemmeringen (EU, WTO). Deze aanpak leidt tot een groei van het personen- en goederenverkeer. De regering heeft in deel 3 van het Nationaal Verkeer en Vervoerplan (NVVP) 'Van A naar Beter' in haar kernboodschap opgenomen, dat mobiliteit mág en bij de moderne samenleving hoort. In 2020 zullen we 30% meer reizen en twee keer zo veel goederen vervoeren (bron: NVVP). De regering wil deze groei accommoderen en tegelijkertijd ook de veiligheid en de kwaliteit van de leefbaarheid versterken. Deel 1 van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000 / 2020 spreekt van een economisch belang van de mainport Schiphol dat verder reikt dan de toegevoegde waarde van de transportactiviteiten zelf. Het rijksbeleid voor Schiphol is gericht op het bieden van ruimte aan de ontwikkeling van Schiphol binnen randvoorwaarden van veiligheid en milieu en op een beheerste groei van de luchtvaart. De mainportfunctie van Nederland wordt van een grote strategische en economische betekenis geacht. De Vijfde Nota neemt de Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart als uitgangspunt waarin het behoud van de primaire 'hub-functie' voor Nederland is vastgelegd.



Om frequent op veel bestemmingen te kunnen vliegen, is een grote stroom van passagiers noodzakelijk. De concurrentiekracht van de luchthaven en daarmee van de kwaliteit van de luchthavenregio als vestigingslokatie is sterk afhankelijk van het aantal hoogwaardige continentale én intercontinentale bestemmingen die met grote frequentie aangedaan worden. Het is voor een luchthaven van essentieel belang een mainport te zijn waar luchtvaartmaatschappijen voor kiezen om die als hub op te nemen in hun intercontinentale netwerk.

Om voldoende passagiersmassa te kweken, zullen regionale en continentale vluchten passagiers naar de hub luchthaven moeten aanvoeren. De luchtvaartmaatschappijen kunnen bedrijfs-economisch geen frequente dienstregeling onderhouden op vele bestemmingen en zullen kiezen voor een mainhub op een continent en andere steden vanaf deze hub bedienen. Dit noemt men hub en spoke. De hub is de luchthaven waar de intercontinentale vluchten zich tussen bewegen en op concentreren. De hub wordt via de spaken vanuit regionale en kleinere internationale luchthavens met passagiers gevoed. Mainport luchthavens zijn die luchthavens waar de luchtvaartallianties hun continentale hub op hebben geconcentreerd. Point to point verbindingen zullen continentaal maar ook intercontinentaal altijd blijven bestaan daar waar voldoende passagiersaanbod is. De reiziger houdt immers niet van overstappen.

Vliegtuigbouwer Boeing ontwikkelt voor zowel het point to point verkeer als voor hoge frequente hub verbindingen middelgrote vliegtuigen naast een vernieuwde Jumbo. Airbus ontwikkelt op dit moment de A380 voor 700 passagiers. Een toestel dat uitermate geschikt is op de veel gevlogen routes tussen de mainport hubs in de Verenigde Staten, Europa en het Verre Oosten.

Belang luchtvaart voor nationale economie en werkgelegenheid

Het belang van de luchtvaart voor de economische vitaliteit en het internationale vestigingsklimaat van ons land is zeer groot en neemt bovendien snel in betekenis toe. Nederland is nauw verweven met de mondiale netwerkeconomie waarbij de mainport Schiphol als internationale hub een belangrijke functie vervult. De luchtvaart verbindt Nederland met de rest van de wereld. Een goed functionerend Schiphol is een centrale vestigingsvoorwaarde voor Europese distributiecentra, internationale hoofd- en nevenkantoren en de ICT-sector. Tevens is Schiphol van wezenlijke betekenis voor de positie van het Nederlandse zeehaven-netwerk en voor de Randstad als internationaal centrum op het gebied van financiën, congressen, cruisevaart, handel, kennis, toerisme en cultuur. Luchthavens zijn een noodzakelijke voorwaarde voor een schone en kennisintensieve economie, die vanwege wereldwijde specialisaties om een goede logistiek en infrastructuur vraagt. Zonder de mainport Schiphol had de noordelijk Randstad zich niet kunnen ontwikkelen tot een 'brainport' in de top van de internationale hiërarchie. Regie over internationale activiteiten in de logistiek, zakelijke dienstverlening en de ICT-sector vanuit Nederland biedt zeer veel toekomstperspectieven. Kennisintensieve industrie en innovatieve ontwikkelingen vinden doorgaans hun oorsprong op de marktplaats van virtuele en vervoersknooppunten, daar waar mensen elkaar treffen. Een grote verscheidenheid aan frequente (inter)continentale verbindingen is een noodzakelijke voorwaarde voor een schone en kennisintensieve economie, die vanwege wereldwijde specialisaties om een goede logistiek en infrastructuur vraagt.

"HUB OF SPOKE STAD?

REGIONAAL-ECONOMISCHE EFFECTEN VAN LUCHTHAVENS" NYFER, 2000.

Een paar conclusies:

- *De directe werkgelegenheid op zowel kleine als grote luchthavens groeit met 1000 werk-nemers per 1 miljoen passagiers. In Nederland en op Schiphol zijn de cijfers hoger door relatief veel vracht, commerciële exploitatie en een relatief groot aantal deeltijdbanen.*
- *De aanwezigheid van een dynamische luchthaven blijkt een significante factor te zijn bij het verklaren van de grotere economische groei van een regio. Groei van luchtvaart met 1% leidt gemiddeld tot 0.17% extra economische groei in de regio en de werkgelegenheid groeit met 0,18% extra in de dienstensector.*
- *Aan de hand van de berekende elasticiteit zal bij een groei van een Europese 'hub' met één miljoen passagiers de bijdrage aan het bruto regionaal product gemiddeld met 1.1 miljard extra toenemen. De gemiddelde toename van de regionale werkgelegenheid bedraagt geschat 8000 arbeidsplaatsen.*

TOERISME EN LUCHTVAART

In 1999 hebben 10,1 miljoen buitenlandse gasten - met een overnachting - Nederland bezocht. 38% van deze buitenlandse gasten zijn via de Nederlandse luchthavens gereisd. Deze gasten hebben f 2,5 miljard in Nederland besteed. Van de verblijfsbezoekers aan Amsterdam komt meer dan de helft per vliegtuig (2001, NBT).

CRUISEVAART

Amsterdam CruisePort verwacht in het jaar 2001 105 zeecruiseschepen met ± 110.000 passagiers. Van de zeecruise zullen 37 schepen de reis in Amsterdam beginnen. De 37.000 passagiers voor deze schepen worden via Schiphol aangevoerd. De inkomsten voor de regio Amsterdam door de zeecruisevaart waren in 1999 tussen de f.92 en f.107,5 miljoen.

De riviercruisevaart zal 520 schepen met ± 81.000 passagiers brengen. Van de riviercruise begint of eindigt 90% de reis in Amsterdam. 80% van deze toeristen vinden hun weg via Schiphol. De werkgelegenheid in Amsterdam werd in 1999 geraamd op 900 tot 1.100 mensjaren (93 zeecruise en 235 riviercruise schepen). (bron: ACP 2001)

De kwaliteit van het luchthavenproduct

De sterke positie van Schiphol als vierde luchthaven van Europa is algemeen bekend. Schiphol concurreert met de luchthavens van Londen, Parijs en Frankfurt, die een veel groter achterland hebben. De Nederlandse luchthavens zullen het moeten hebben van de kwaliteit van het luchtvervoerproduct. De kwaliteit van de luchthaven wordt bepaald door een veelheid aan goede en frequente bestemmingen - continentaal en intercontinentaal - en een goed landzijdig luchtvaartproduct. Dit geldt zowel voor passagiers als voor vracht.

Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat in Europa slechts plaats is voor maximaal vijf Europese mainports. Anders dan bij zeehavens vormt de fysieke ligging geen vast gegeven. Luchthavens met een groot achterland en een reizigersmassa zijn in het voordeel. De liberalisering van de luchtvaart betekent dat de institutionele ankers van de nationale luchtvaartmaatschappijen aan de nationale luchthavens verdwijnen. Luchtvaartmaatschappijen zullen vrij zijn een luchthaven te kiezen hetgeen tot concurrentie tussen luchthavens leidt. Met massa aan passagiers en een sterk lucht- en landzijdig (terminal en weg-, spoor- en HSL-verbindingen) luchtvaart-product op en rond Schiphol en ook op de regionale luchthavens zal de concurrentie aan gegaan kunnen worden. Met als doel de gewenste luchtvaartmaatschappijen binnen te halen. Daarbij komt het aan op het bieden van een hoge kwaliteit tegen concurrerende kosten. Tevens zal de luchthavenregio op het gebied van wonen, werken en recreatie aantrekkelijk moeten zijn.

Lucht- en landzijdig ontsluiting

De landzijdige ontsluiting is essentieel voor een goed functionerende luchthaven. Aanzienlijke investeringen in de weg- en spoorinfrastructuur rond Schiphol zijn noodzakelijk om te voorkomen dat het verkeer op de middellange termijn vastloopt. Een kwaliteitssprong zal gemaakt moeten worden door het wegennet te vervolmaken en de OV-infrastructuur uit te breiden met een metro/light rail netwerk en een snelle internationale ontsluiting door een HSL-zuid en -oost. De financiering kan mede geschieden met de gelden die vrijkomen bij een privatisering van luchthavens.

Om de werkgelegenheid ook op de langere termijn veilig te kunnen stellen, zullen de luchthavens - met inachtneming van de leefbaarheid - de ruimte moeten krijgen om door te groeien. Voor Schiphol betekent dit, dat een ruimtereservering voor extra capaciteit noodzakelijk is. Ook de regionale en kleine luchthavens zullen aan de vraag naar capaciteitsuitbreiding moeten kunnen voldoen, bijvoorbeeld door de realisering van de verlenging van de start- en landingsbaan van Eelde en Lelystad.

Het uitstel en uiteindelijk afstel van de aanleg van de Oost-Westbaan van Maastricht-Aachen Airport heeft er mede toe geleid dat TNT Post haar luchtvrachtactiviteiten niet op Maastricht geconcentreerd heeft, maar vlak over de grens bij Luik. Vanaf dit vliegveld opereert TNT met 30 moderne geluidsarme vliegtuigen en mede door de komst van TNT biedt vliegveld Luik thans aan 4.000 mensen werkgelegenheid. Het wrange is dat de aanvliegroute van dit vliegveld over Maastricht gaat. Limburg heeft wel de lasten, maar niet de lusten.

Synergie tussen luchthaven en regio

De kwaliteit van de lucht- en landzijdige ontsluiting en de voorzieningen in de omgeving bepaalt de kwaliteit van het luchthavenproduct. De ruimtelijk-economische synergie van luchthavens en haar omgeving bepaalt het succes van de economische motor. Vanwege de samenhang tussen de luchthaven en de ontwikkelingen in de omgeving zullen beleid en strategie nauw op elkaar afgestemd moeten worden. De specifieke kwaliteiten van het (internationale)vestigingsmilieu rond de luchthavens en met name rond Schiphol moeten optimaal benut worden. Een krachtige regionale regie, en regionale ontwikkelingsmaatschappijen voor aan de luchthaven gerelateerde bedrijventerreinen en kantoorlocaties zijn daarbij vereist. De synergie tussen luchthaven en regio is van groot belang voor beider succes.

Regionale luchthavens

De economische uitstralingseffecten van de grote luchthavens doen zich, op bescheidener schaal, ook voor op de kleinere luchthavens. Een regionale luchthaven geeft een grote economische impuls aan de regio en is belangrijk voor het vestigingsklimaat en daarmee voor de werkgelegenheid. Goede luchthavenvoorzieningen en adequate lijndienstaansluitingen op de Europese internationale luchthavens en zakencentra is voor het vestigingsklimaat in de regio's van wezenlijk belang. Het regionale vervoersnetwerk vindt hierdoor aansluiting op de internationale en intercontinentale netwerken. Voor de verdere ontwikkeling van de kennis- en innovatiecentra van Twente en Eindhoven en mainport Rotterdam is een snelle aansluiting op het internationale netwerk onontbeerlijk.

Chartervluchten naar vakantie-bestemmingen kunnen heel goed voor de regionale behoefte vanaf regionale luchthavens uitgevoerd worden.

Enkele gegevens uit het rapport Economische betekenis van Eindhoven Airport (BCI,1999)

- 45% van de geëquipteerde bedrijven maakt gebruik van Eindhoven Airport.
- 12% van de zakenrelaties arriveert via Eindhoven Airport.
- 71% van de bedrijven is van mening dat het high tech vestigingsklimaat van de regio niet of moeilijk zonder luchthaven kan.
- Voor 15% van de bedrijven zou het ontbreken van de luchthaven reden zijn om bij verhuizing naar een andere regio uit te kijken waar er wel een gesitueerd is.

Kleine luchthavens

Niet alle vormen van luchtvaart hebben dezelfde infrastructuur nodig. Zo stelt de inzet van een Boeing 747 hele andere eisen aan een startbaan dan die van een helikopter of een vliegtuig van een luchtfotograaf. De luchtvaart die andere diensten verleent dan het commercieel openbaar vervoer van passagiers en vracht wordt algemene luchtvaart (general aviation) genoemd. Te denken valt aan het transport van zieken en gewonden, inspectievluchten voor politie, brandweer en milieudiensten, vluchten voor besproeiing, opleidingen voor piloten, rondvluchten, recreatief luchtverkeer, fotovluchten, wetenschappelijk onderzoek, luchttaxi's en zakenverkeer. Het vervoer voor en door bedrijven met kleine vliegtuigen neemt door de toenemende congestie op de weg en door de globalisering sterk toe. In Europa alleen al zijn er 1600 kleine vliegvelden. Kortom; altijd is er wel een luchthaven in de buurt. Daarnaast trekken de kleine luchthavens

veel bezoekers en dan vooral mensen die geïnteresseerd zijn in luchtvaart en alles van nabij willen ervaren. Bijvoorbeeld door zelf (mee) te vliegen of gewoon om dicht bij vliegtuigen te kunnen zijn. De regionale en kleine luchthavens -exclusief Schiphol – trekken jaarlijks al 1,2 miljoen kijkers (bron: 1996 TNLI;NVL). Diverse regionale en kleine luchthavens hebben zich gespecialiseerd. Juist deze niche markten bieden kansen voor de toekomst. Hulpdiensten hebben zich in Eindhoven geconcentreerd, Maastricht is sterk in vliegtuig-onderhoud en het vliegveld de Kooy bij Den Helder biedt diensten voor de offshore.



'Hub and spoke' en luchtvaart allianties

Het mondiale luchtvaart- en luchthavennetwerk kent een hoge mate van complexiteit en dynamiek. Om de concurrentiekracht van de luchthaven Schiphol te bestendigen en zo mogelijk uit te bouwen zal geïnvesteerd moeten worden in een concurrerend luchthaven-product. De mondiale luchtvaartontwikkelingen - allianties, hub and spoke of point to point - moeten een bovenmatige invloed hebben op het nationaal mainportbeleid. Naast intercontinentale allianties zal ook de continentale alliantievorming voortgaan. Daardoor wordt het hub and spoke netwerk versterkt. Naast hub and spoke zullen point to point verbindingen hun functie behouden. Continentale allianties van luchtvaartmaatschappijen brengen voor Schiphol en Nederland kansen en bedreigingen met zich mee. Door luchtvaartallianties ontstaat een hiërarchische gelaagdheid in Europese luchthavens met meer en minder intercontinentale bestemmingen. De partnerkeuze van KLM kan door deze gelaagdheid effect hebben op het vestigingsklimaat van Nederland. De luchthaven en de regio kunnen invloed hebben op de positie van een luchthaven in een alliantie door een goed luchthavenproduct neer te zetten met een sterke luchtzijdige en landzijdige ontsluiting (terminal, weg, spoor, HSL-zuid en -oost) voor een zo omvangrijk mogelijk marktgebied.

Doorberekening maatschappelijke kosten

Kosten van gebruik van de luchtvaart-infrastructuur en de luchtverkeersbegeleiding, maar ook van zaken als aanleg, beheer en onderhoud worden in Nederland doorberekend aan de gebruiker. Schiphol financiert uit eigen exploitatie de aanleg en onderhoud van het banenstelsel, de terminals en alle infrastructuur op het luchthaventerrein. Bij andere vervoermodaliteiten als spoor en weg is dat tot op heden nog niet het geval. Doorberekening van (marginale) milieukosten kan alleen in mondiaal verband geregeld worden. Luchtvaart is een mondiale zaak die grotendeels ook internationaal gereguleerd is.

Luchtverkeersleiding

Files in de lucht zijn werkelijkheid. Maar feitelijk staat een groot deel van de file op de grond te wachten op toestemming voor take off. In Europa ontstaan vertragingen vooral omdat het luchtruim nationaal beheerd en gereguleerd wordt. Door liberalisering en een gelijktijdige overdracht van de vliegverkeersleiding aan een Europese luchtvaart-begeleidingsautoriteit kunnen vertragingen worden teruggebracht. In Europees verband zal hier prioriteit aan gegeven moeten worden. Economische schade maar ook milieuschade door onnodig omvliegen kan zo worden beperkt.

Kerosine

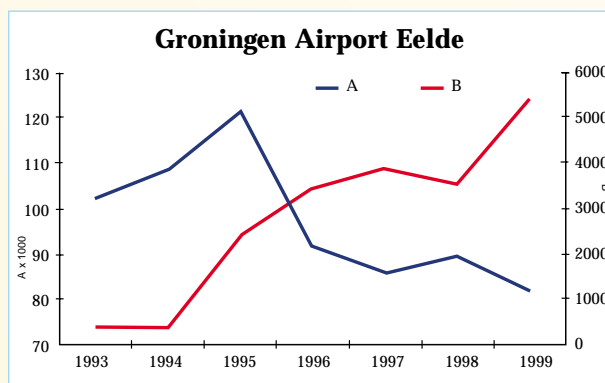
Net als in de zeescheepvaart wordt in de luchtvaart over de brandstof (kerosine) geen accijns betaald. Deze zogenaamde 'bevoorrechte' positie is het gevolg van internationale afspraken. Invoering van accijnzen kan gezien de concurrentie alleen internationaal geregeld worden. In Nederland wordt de luchtvaart niet gesubsidieerd en betaalt de sector zelf de kosten van de aanleg, het beheer en de exploitatie van de Schiphol-infrastructuur. De kosten verbonden aan vervoer over weg, water en rail worden niet volledig aan de gebruiker doorberekend, maar deels door de overheid gefinancierd. Accijnzen zullen het vliegen duurder maken. De vraag is echter of daardoor de internationale mobiliteit wordt beperkt en of vliegtuigen zuiniger zullen worden. In de luchtvaart zit veruit het grootste nadeel van brandstof niet in de kosten, maar in het gewicht. Brandstof kan tot 40% van het totale gewicht van het toestel uitmaken. Elke besparing leidt tot minder gewicht en dus tot meer ruimte voor passagiers en lading. Die extra economische baten stimuleren de bouwers daardoor nu al maximaal tot het ontwikkelen van steeds zuiniger vliegtuigen.

BRANDSTOFGEBRUIK DOOR VLEGTUIGEN

Kies ik voor de auto of het vliegtuig uit het oogpunt van milieubelasting? Kerosine is loodvrij. Vliegtuigen verbruiken gemiddeld per passagier een liter brandstof per 28 kilometer. Auto's lopen gemiddeld 1 op 12, en in de file 1 op 10. Op het traject Schiphol – Groningen is het gunstiger het vliegtuig te nemen dan zelf met de auto te gaan. Wanneer men het milieu wil ontzien, is het slimmer met het vliegtuig op vakantie te gaan en op de plaats van bestemming een caravan te huren. Vakantievluchten op bestemmingen rond de Middellandse Zee veroorzaken minder verontreiniging dan wanneer men met de trein zou gaan. Het aandeel in de luchtverontreiniging van alle luchtvaart in Nederland is minder dan 0,5%. Wereldwijd is het aandeel van de luchtvaart rond 2%.

IS DE NEDERLANDER GELUIDSGEVOELIG?

Het verband tussen geluidsdruk en ervaren hinder is niet eenvoudig aan te tonen. Wanneer een wetenschapper naar onderstaande grafiek kijkt kan hij maar één conclusie trekken: het afnemen van A leidt tot een toename van B. Het verrassende is dat bij lijn A aantallen vluchten staan en bij lijn B aantallen klachten.



Rond Schiphol worden meer klachten ingediend dan bij alle andere luchthavens in Europa te samen. Rond Schiphol wonen veel minder mensen dan bijv. rond Heathrow (Londen). Uit recent onderzoek blijkt ook dat de meeste mensen rond Schiphol dik tevreden zijn met hun woonomgeving. Nader onderzoek lijkt dus geboden.

Geluiden in de Nacht

(Schiphol, 20 meetpunten 1ste kwartaal 2000)

- 32.000 events > 60dB
– 6% door vliegtuig, 94% overige
- 450 events tussen 85 dB en 95 dB
– 2 door vliegtuig, ofwel 0,5%
- 20 events > 95 dB
– geen vliegtuig

Geluiden in de Samenleving

Discotheek	120 dB
Sneltrein op 25 m	95 dB
Vrachtwagen op 7,5 m	90 dB
Brommer op 7,5 m	85 dB
Auto op 7,5 m	80 dB
Kantine	65 dB
Groepsgeprek	60 dB
Woonkamer	45 dB
Bibliotheek	35 dB

Boeing 737-300: 75 dB
(3 km buiten vliegveld)

HOE VEILIG IS LUCHTVAART?

Een staatje waarbij de veiligheid van de luchtvaart in Nederland wordt vergeleken met andere zaken.

Vrijwillige activiteit	Kans op overlijden per jaar*
Vliegen	12 per 10 miljoen deelnemers
Lopen	185 per 10 miljoen deelnemers
Fietsen	385 per 10 miljoen deelnemers
Auto rijden	1.750 per 10 miljoen deelnemers
Bromfiets rijden	2.000 per 10 miljoen deelnemers
Motor rijden	10.000 per 10 miljoen deelnemers
Roken (pakje per dag)	50.000 per 10 miljoen deelnemers

Onvrijwillige activiteit	Kans op overlijden per jaar*
Getroffen door neerstortend vliegtuig	1 per 10 miljoen inwoners
Verdrinking door dijkdoorbraak	1 per 10 miljoen inwoners
Door bliksem getroffen	5 per 10 miljoen inwoners
Kanker (natuurlijke straling)	200 per 10 miljoen inwoners
Overreden worden in het verkeer	370 per 10 miljoen inwoners
Griep	2.000 per 10 miljoen inwoners
Kanker (algemeen)	20.000 per 10 miljoen inwoners

*185 per 10 miljoen wil zeggen: 185 sterfgevallen per 10 miljoen mensen.

Bron: Normering en Risico in Wetenschappelijk perspectief (Amsterdam, 1999).

BLIJFT NEDERLAND LUCHTVAART KENNISLAND?

Nederland heeft in de vorige eeuw in de luchtvaartsector een positie opgebouwd op de gebieden van kennis (o.a. van TNO, NLR, TU Delft), dienstverlening (o.a. door ingenieursbureaus), en ontwikkeling en toelevering (o.a. voor Airbus). De groei van de mondiale luchtvaart schept kansen om deze sectoren van de kenniseconomie verder uit te bouwen. Nederlandse research en dienstverlening kan erbij helpen om de groei van luchtvaartmobiliteit overal ter wereld zoveel mogelijk te paren aan betere capaciteitsbenutting, lagere milieubelasting, nog hogere veiligheid en betere dienstverlening aan de passagiers. Ook dit deel van de huidige en toekomstige kenniseconomie is gebaat bij een krachtige oriëntatie op bestaande en nieuwe luchtvaartmarkten in het buitenland.

Bereik van nationale besluiten

Luchtvaart is voor een klein land als Nederland per definitie een internationale activiteit. De eisen die aan luchtvaartuigen gesteld worden, zijn wereldwijd gestandaardiseerd. Hetzelfde geldt voor luchthavens. Ook afspraken met betrekking tot de luchtverkeersleiding zijn internationaal gereguleerd. De nationale besluitvorming heeft bijna uitsluitend te maken met de lokatie van luchtvaartinfrastructuur. De Nederlandse overheid kan en zal binnen de mondiale en soms Europese kaders randvoorwaarden kunnen stellen aan de luchtvaartinfrastructuur zodat die sector zich verantwoord en optimaal kan ontwikkelen ten behoeve van de samenleving.

Binnen verantwoorde milieu- en veiligheidsnormen, die passen in het streven van de Nederlandse overheid naar een Europees en bij voorkeur mondiaal 'level playing field', zal de luchtvaart op Schiphol en op de regionale en kleine luchthavens de ruimte moeten krijgen. De luchthavens zijn de schakels voor Nederland met de rest van de wereld. Van cruciale betekenis voor het functioneren van een luchthaven als logistiek systeem is een optimale bereikbaarheid en een adequate aansluiting op het nationale en internationale spoor- en wegennetwerk.

Bij besluitvorming in Nederland zal altijd rekening gehouden dienen te worden met het feit dat Nederland zich in het verleden van andere Europese landen kon onderscheiden door een stabiele munt, relatieve arbeidsrust en een betrouwbaar fiscaal en politiek klimaat, maar dat deze voordelen door de eenwording van Europa vervagen. Het belang van een optimale internationale en mondiale bereikbaarheid als basis voor welvaart en een schone en kennisintensieve economische structuur neemt daardoor alleen maar toe.

Besluitvorming op de lange termijn is onlosmakelijk verbonden met besluiten voor de korte en middellange termijn. Met name in het geval van Schiphol zullen op korte termijn de huidige en potentiële gebruikers en investeerders in de Schiphol-regio zekerheid moeten krijgen over de ontwikkelingsruimte voor de komende 10 à 15 jaar. Gebeurt dat niet dan zal niet alleen Schiphol haar positie verliezen maar zullen ook de welvaart en werkgelegenheid in Nederland gaan afglijden.

Luchthaven in zee?

De keuze voor een luchthaven in zee kan pas gemaakt worden als onzekerheden met betrekking tot milieu en veiligheid, ontsluitingen van het eiland, de mobiliteits- en arbeidsmarkteffecten en de financiële consequenties bekend zijn. Daarnaast zal bestudeerd moeten worden wat het effect van een luchthaven in zee heeft op de nationale en regionale economische samenhang en breder gezien op de economische spin-off en de rol als vestigingsfactor in het algemeen. De kwaliteit van de verbindingen met het eiland en de keuze van de vervoerssystemen zullen een belangrijke invloed hebben op de economische spin-off van de luchthaven en haar functionaliteit voor de samenleving.

Een kwestie van kiezen?

De moderne samenleving heeft ons vele verworvenheden gebracht. Er is steeds meer mogelijk, maar niet alles kan. We moeten dus kiezen. Op steeds jongere leeftijd maken we keuzes die bepalend zijn voor de toekomst. Het vervelende van kiezen is vaak dat de keuze voor het één de keuze voor het ander in de weg staat. We willen het liefst allebei, óók als er sprake is van tegengestelde belangen. Maar vaak hebben we daar de tijd en/of het geld niet voor.

De moderne samenleving kent veel kruisverbanden. Beslissingen hebben automatische invloed op vele aspecten van ons leven. Keuzes maken is niet simpel en toch doen we het elke dag. Politieke keuzes maken is – zeker als er ook nog een internationaal aspect aan zit – al helemaal niet gemakkelijk. Toch valt er niet aan te ontkomen. De keuze voor luchtvaart is geen eenvoudige. Luchtvaart legt beslag op schaarse ruimte en heeft - hoe je het ook wendt of keert - negatieve milieu-aspecten en veroorzaakt geluidshinder.

En toch is er geen keus. Sterker nog: we hebben als samenleving al gekozen. Want we willen welzijn en we streven naar een vergroting van onze welvaart. Met alle gevolgen van dien. We gaan op vakantie en we willen onze familie bezoeken. Nederland heeft zich ontwikkeld tot een belangrijke partner in de mondiale economie en daar plukken we allemaal de vruchten van. De consequenties van onze keuze zullen we moeten aanvaarden. Dat betekent het duurzaam inpassen van de luchtvaart in onze omgeving en het investeren in een goed luchthavenproduct op Schiphol en de regionale luchthavens.

Trends en aanbevelingen

Trends in onze samenleving:

- In toenemende mate zullen internationale handelsbelemmeringen weggenomen worden. Als gevolg van deze liberalisering blijft de wereldhandel groeien en neemt het internationale zaken- en goederenverkeer verder toe.
- Bedrijven opereren steeds meer op internationale schaal. Voor de vestiging van hoofdkantoren en nevenvestigingen worden Europese lokaties vergeleken. Het vestigingsklimaat van een luchthavenregio wordt in steeds grotere mate bepaald door de bereikbaarheid. Het aantal, de frequenties en de kwaliteit van de bestemmingen zijn van wezenlijk belang voor het internationale vestigingsklimaat van een regio.
- Voor steeds grotere groepen mensen komen vliegvakanties binnen handbereik. Mensen hebben steeds meer vrije tijd en die wordt in toenemende mate in het buitenland doorgebracht.
- De vergrijzing van onze samenleving leidt tot meer mensen met veel vrije tijd en een goed inkomen. Deze oudere generatie wenst veel van die vrije tijd in het buitenland te besteden.
- De komende jaren zal door de mondiale arbeidsmobiliteit en het vluchtelingenvraagstuk het vliegen met bezoek van familie en vrienden als motief sterk toenemen.
- Wetenschappelijke- en culturele ontwikkelingen en kennisintensieve- en innovatieve industrieën vinden onder andere door hoge kosten en schaarste aan hoogwaardige kennis steeds meer plaats in internationale netwerken.
- Culturele- en sportevenementen vinden steeds meer op mondiale schaal plaats en trekken veel publiek vanuit alle windstreken.
- Toepassingen van internet en andere telecommunicatie ontwikkelingen zullen de komende jaren voortgaan. Deze snellere communicatie leidt tot meer vervoer van personen en goederen.
- Voortgaande innovatie leidt tot zuinigere, efficiëntere, schonere en geluidsarmere vliegtuigen.
- De sterke concurrentie in de luchtvaart leidt tot meer allianties van luchtvaart-maatschappijen waardoor netwerken ontstaan van 'hub en spoke' met een hiërarchische gelaagdheid van luchthavens.
- Een goede lucht- en landzijdige ontsluiting van de luchthaven en de omvang van het achterland met vervoersmassa (catchment area) bepaald in steeds grotere mate de concurrentiekracht van de mainport.

Om het welzijn en de welvaart van onze samenleving vast te kunnen houden, zal luchtvaart de ruimte moeten krijgen om zich duurzaam te ontwikkelen.

Aanbevelingen en aandachtspunten:

- Het stellen van randvoorwaarden aan de luchtvaartsector kan alleen binnen internationale kaders zodat de sector binnen verantwoorde milieu- en veiligheidsnormen op basis van een level playing field zich verantwoord en optimaal kan ontwikkelen ten behoeve van de samenleving
- Besluiten over luchtvaart kunnen niet geïsoleerd van andere ontwikkelingen in onze samenleving genomen worden. Binnen de randvoorwaarden van milieu en veiligheid zal luchtvaart- en luchthavenontwikkelingen de ruimte gegeven moeten worden ten behoeve van de wensen en noden in onze samenleving.
- Zoveel mogelijk beperken van geluid is noodzakelijk, maar onvoldoende om geluidshinder effectief te bestrijden. Voor effectieve maatregelen is nader onderzoek nodig naar de beleving van geluid en het ontstaan van geluidshinder.
- Reserveer ruimte voor groei op de langere termijn van Schiphol en andere Nederlandse luchthavens.
- Benut de kansen en mogelijkheden die regionale luchthavens bieden tot versterking van het regionale vestigingsklimaat en werkgelegenheid.
- Investeer in de kwaliteit van het luchthavenproduct. De kwaliteit van de luchthaven wordt bepaald door de kwaliteiten van de landzijdige bereikbaarheid en de grootte van het achterland en de vervoersmassa.
- De veelheid aan goede en frequente bestemmingen – continentaal en intercontinentaal – bepaalt de kwaliteit van het nationale en regionale vestigingsmilieu.
- Investerings in de weg- en spoorinfrastructuur rond Schiphol zijn noodzakelijk om te voorkomen dat het verkeer op de middellange termijn vastloopt.
- Een krachtige regionale regie is van groot belang voor de synergie tussen luchthaven en regio.

Bronnen

- ACP, Amsterdam Cruise Port, 2001
- Airbus Industries, prognoses tot 2020
- Amsterdam Airport Schiphol
- ATAN, Air Transport Association of the Netherlands
- ANVR, Algemeen Nederlands Verbond van Reisondernemingen
- BCI, Buck Consultants International, "Regionaal-economische functies van regionale luchthavens", (Nijmegen 1999)
- Boeing, prognoses tot 2020
- CBS, Centraal Bureau voor de Statistiek, Bevolkingsstatistieken en Luchtvaartstatistieken (diverse jaargangen)
- CBS, Mededeling "Vakanties van Nederlanders 2000", Voorburg, (juli 2001)
- CBS, Kerncijfers van de allochtonenprognose 2000 – 2050 (2001)
- CE, Centrum Energiebesparing, Energiegebruik en emissies van de luchtvaart en andere wijzen van personenvervoer op Europese afstanden, 1997
- B. Joseph Pine II, "Mass customization, the new frontier in Business Competition", Boston, Harvard Business School Press, (1993)
- B. Joseph Pine II and James H. Gilmore, "The experience economy: goods and services are no longer enough", Boston, Harvard Business School Press, (1999)
- Manifest "Lucht voor Vracht", (1997), opgesteld door ATAN, Amsterdam Airport Schiphol, KLM Cargo i.s.m. KPMG /BEA (cijfers 2000)
- Dr. J.C. Hanekamp, drs. W. van Haren, Normering en risico in Wetenschappelijk perspectief (Amsterdam, 1999)
- NVL, Nederlandse Vereniging van Luchthavens
- NVVP, "Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001 – 2020", Den Haag, (mei 2001)
- PNL, Platform Nederlandse Luchtvaart
- TNLI, Toekomst Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur, Achtergronddocumentatie: "Hoeveel ruimte geeft Nederland aan luchtvaart?", (1996)
- Toerisme & Recreatie Nederland, 2001
- WTO, World Tourist Organization, "Tourism 2020 vision", (2000)
- L.F. Bouwman, Het Wonderboek der Luchtvaart, 1930

